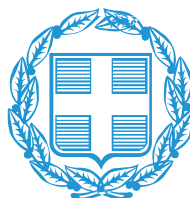


ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 129**

26 Μαΐου 2011

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 3975

Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Κράτους του Ισραήλ.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, η Συμφωνία Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης του Κράτους του Ισραήλ, που υπογράφηκε στα Ιεροσόλυμα στις 18 Οκτωβρίου 2010, το κείμενο της οποίας στην ελληνική και αγγλική γλώσσα έχει ως εξής:

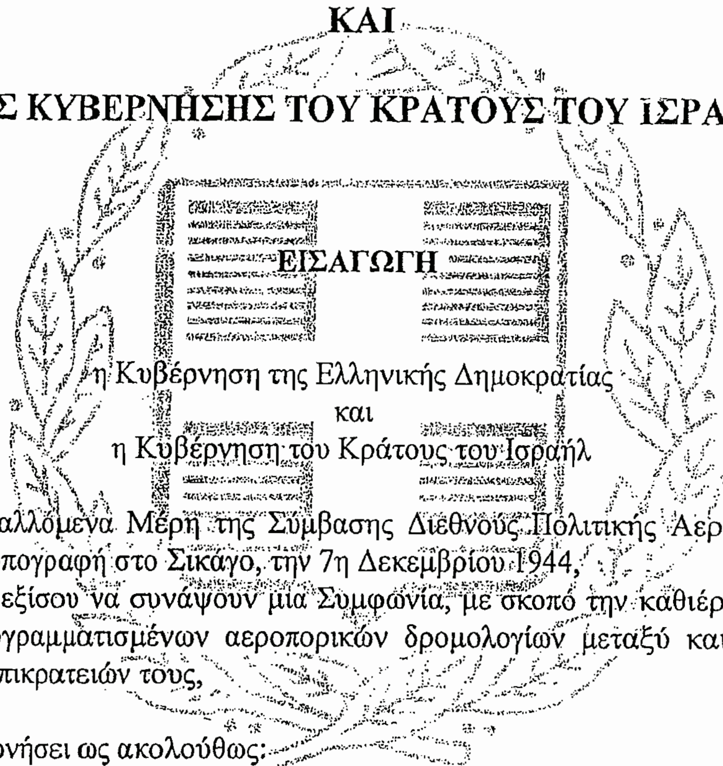
ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΜΕΤΑΞΥ

ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΑΙ

ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΤΟΥ ΙΣΡΑΗΛ



ΕΙΣΑΓΩΓΗ

η Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας
και
η Κυβέρνηση του Κράτους του Ισραήλ

Όντας Συμβαλλόμενα Μέρη της Σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας που τέθηκε προς υπογραφή στο Σικάγο, την 7η Δεκεμβρίου 1944,
Επιθυμώντας εξίσου να συνάψουν μια Συμφωνία, με σκοπό την καθιέρωση και την εκτέλεση προγραμματισμένων αεροπορικών δρομολογίων μεταξύ και πέραν των αντίστοιχων επικρατειών τους,

Έχουν συμφωνήσει ως ακολούθως:

Άρθρο 1
Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας Συμφωνίας, εκτός αν τα συμφραζόμενα απαιτούν κάτι διαφορετικό:

α. Ο όρος «Αεροπορικές Αρχές» σημαίνει, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, το Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και οποιοδήποτε πρόσωπο ή φορέα είναι εξουσιοδοτημένα να εκτελούν οποιεσδήποτε λειτουργίες που ασκούνται αυτή τη στιγμή από την εν λόγω Αρχή ή παρόμοιες λειτουργίες και, στην περίπτωση του Κράτους του Ισραήλ, το Υπουργείο Μεταφορών δια της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και οποιοδήποτε πρόσωπο ή φορέα είναι εξουσιοδοτημένα να εκτελούν οποιεσδήποτε λειτουργίες ασκούνται αυτή τη στιγμή από τον εν λόγω Οργανισμό ή παρόμοιες λειτουργίες.

β. Ο όρος «η Σύμβαση» σημαίνει τη Σύμβαση σχετικά με τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, η οποία τέθηκε προς υπογραφή στο Σικάγο, την έβδομη Δεκεμβρίου 1944 και περιλαμβάνει:

(i) οποιαδήποτε τροποποίηση της έχει τεθεί σε ισχύ σύμφωνα με το άρθρο 94 (α) αυτής και έχει επικυρωθεί από αμφότερα τα Συμβαλλόμενα Μέρη και

(ii) οποιοδήποτε Παράρτημα ή οποιεσδήποτε τροποποιήσεις τους υιοθετήθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 90 της παρούσας Σύμβασης, στο μέτρο που μια τέτοια τροποποίηση ή Παράρτημα είναι οποτεδήποτε σε ισχύ γι' αυτά τα Συμβαλλόμενα Μέρη.

γ. Ο όρος «Συμφωνία» σημαίνει την παρούσα Συμφωνία, το συνημμένο Παράρτημα της και οποιαδήποτε Πρωτόκολλα ή παρόμοια έγγραφα τροποποιούν την παρούσα Συμφωνία ή το Παράρτημα.

δ. Ο όρος «διορισμένη αεροπορική εταιρεία» σημαίνει μια αεροπορική εταιρεία η οποία έχει διοριστεί και έχει εξουσιοδοτηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3 της παρούσας Συμφωνίας.

ε. Ο όρος «συμφωνηθέντα δρομολόγια» σημαίνει τα προγραμματισμένα αεροπορικά δρομολόγια στις διαδρομές που καθορίζονται στο Παράρτημα της παρούσας Συμφωνίας για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου, χωριστά ή σε συνδυασμό.

στ. Ο όρος «χωρητικότητα», σε σχέση με ένα αεροσκάφος, σημαίνει το ωφέλιμο φορτίο αυτού του αεροσκάφους το οποίο είναι διαθέσιμο σε μια διαδρομή ή ένα τμήμα μιας διαδρομής και ο όρος «χωρητικότητα» σε σχέση με ένα «συμφωνηθέν δρομολόγιο» σημαίνει τη χωρητικότητα του αεροσκάφους που χρησιμοποιείται σε ένα τέτοιο δρομολόγιο, πολλαπλασιαζόμενη επί τη συχνότητα που αυτό εκτελείται από το αεροσκάφος αυτό στη διάρκεια μιας δεδομένης χρονικής περιόδου και μιας διαδρομής ή ενός τμήματος μιας διαδρομής.

ζ. Ο όρος «επικράτεια» σε σχέση με ένα Κράτος έχει την έννοια που του αποδίδεται στο Άρθρο 2 της Σύμβασης.

η. Οι όροι «αεροπορικά δρομολόγια», «διεθνή αεροπορικά δρομολόγια», «αεροπορική εταιρεία» και «στάθμευση για μη εμπορικούς σκοπούς» θα έχουν τις έννοιες που ορίζονται αντίστοιχα γι' αυτούς στο άρθρο 96 της Σύμβασης.

θ. Ο όρος «τιμολόγιο» σημαίνει την τιμή που πρόκειται να χρεωθεί για τη μεταφορά επιβατών, αποσκευών και φορτίου και τους όρους υπό τους οποίους ισχύουν αυτές οι τιμές, συμπεριλαμβανόμενων και των τιμών και όρων για την αντιπροσωπεία και τις λοιπές βοηθητικές υπηρεσίες που παρέχονται από το μεταφορέα σε σχέση με την εναέρια μεταφορά, αλλά εξαιρούμενων των αμοιβών και όρων για τη μεταφορά ταχυδρομείου.

ι. Ο όρος «τέλος χρήσης» σημαίνει ένα τέλος που επιβάλλεται στις αεροπορικές εταιρείες από τις αρμόδιες αρχές ή επιτρέπεται από αυτές να επιβληθεί, για την παροχή ακινήτων ή εγκαταστάσεων αερολιμένων ή εγκαταστάσεων αεροπλοΐας ή εγκαταστάσεων αεροπορικής ασφάλειας ή υπηρεσιών, συμπεριλαμβανόμενων και των συναφών υπηρεσιών και εγκαταστάσεων, για αεροσκάφη, τα πληρώματα, τους επιβάτες και το φορτίο τους.

κ. Ο όρος «Συνθήκες της Ευρωπαϊκής Ένωσης», σημαίνει της Συνθήκη για

την Ευρωπαϊκή Ένωση και τη Συνθήκη για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Είναι κατανοητό ότι οι τίτλοι που δίνονται στα Άρθρα της παρούσας Συμφωνίας δεν περιορίζουν ή επεκτείνουν, σε καμιά περίπτωση, τις έννοιες οποιασδήποτε από τις διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 2
Παροχή Δικαιωμάτων

1. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη εκχωρεί στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος τα δικαιώματα που προσδιορίζονται στην παρούσα Συμφωνία για τη διεξαγωγή των προγραμματισμένων διεθνών αεροπορικών δρομολογίων από τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, ως εξής:

α. Να υπερίπτανται της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, χωρίς προσγείωση

β. Να σταθμεύουν στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, για μη εμπορικούς σκοπούς και

γ. Να πραγματοποιεί στάσεις στα σημεία της (-ων) διαδρομής (-ων) που προσδιορίζονται στον Πίνακα Διαδρομών που επισυνάπτεται στην παρούσα Συμφωνία, με σκοπό την επιβίβαση και την αποβίβαση διεθνούς κυκλοφορίας επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου, χωριστά ή σε συνδυασμό.

2 . Οι αεροπορικές εταιρείες κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους, εκτός από εκείνες που ορίζονται σύμφωνα με το Άρθρο 3 (Διορισμός και Εξουσιοδοτήσεις) της παρούσας Συμφωνίας θα απολαύουν, επίσης, τα δικαιώματα που προσδιορίζονται στις παραγράφους 1 α) και β) του παρόντος Άρθρου.

3. Καμία διάταξη της παραγράφου (1) δεν θα θεωρείται ότι παρέχει στην (στις) αεροπορική(-ες) εταιρεία(-ες) ενός Συμβαλλόμενου Μέρους το δικαίωμα να επιβιβάζει(ουν), στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, επιβάτες, φορτίο ή ταχυδρομείο που μεταφέρονται επ' αμοιβή ή με μίσθωση και προορίζονται για ένα άλλο σημείο της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

Άρθρο 3
Διορισμός και Εξουσιοδοτήσεις

1. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα δικαιούται να διορίζει, γραπτώς, στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, μία ή περισσότερες αεροπορικές εταιρείες για τις ανάγκες της εκμετάλλευσης των συμφωνηθέντων δρομολογίων στις καθορισμένες διαδρομές και να ανακαλεί ή να τροποποιεί τους διορισμούς αυτούς.

2. Με την παραλαβή ενός τέτοιου διορισμού, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα χορηγεί τις κατάλληλες εγκρίσεις και άδειες με την ελάχιστη διαδικαστική καθυστέρηση, υπό τον όρο ότι:

α) στην περίπτωση μιας αεροπορική εταιρείας που διορίζεται από την Ελληνική

Δημοκρατία:

i) είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας, σύμφωνα με τις συνθήκες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και έχει έγκυρη Άδεια Εκμετάλλευσης, σύμφωνα με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και

ii) ότι ασκείται και διατηρείται ουσιαστικός ρυθμιστικός έλεγχος της αεροπορικής εταιρείας από το Κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης που είναι υπεύθυνο για την έκδοση του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα και ότι η αρμόδια Αεροπορική Αρχή προσδιορίζεται ρητώς στο διορισμό και

iii) ότι η αεροπορική εταιρεία κατέχεται, είτε άμεσα είτε μέσω πλειοψηφικής συμμετοχής και ουσιαστικά ελέγχεται από Κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών και / ή από υπηκόους των εν λόγω Κρατών (οι χώρες ΕΖΕΣ παρατίθενται στο Παράρτημα ΙΙ της παρούσας Συμφωνίας).

β) στην περίπτωση της αεροπορικής εταιρείας που διορίζεται από το Κράτος του Ισραήλ, ότι είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια του Κράτους του Ισραήλ και ότι έχει λάβει άδεια σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο του Κράτους του Ισραήλ και ότι το Κράτος του Ισραήλ έχει και διατηρεί ουσιαστικό ρυθμιστικό έλεγχο της αεροπορικής εταιρείας,

γ) η (οι) διορισμένη(-ες) αεροπορική(-ές) εταιρεία(-ες) κατέχει τα τυπικά προσόντα προκειμένου να πληροί τις προϋποθέσεις που τίθενται βάσει των νόμων και των κανονισμών που συνήθως ισχύουν – σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης – για την εκτέλεση των διεθνών αεροπορικών δρομολογίων από το Συμβαλλόμενο Μέρος το οποίο αποδέχεται το διορισμό.

3. Με την παραλαβή της έγκρισης λειτουργίας της παραγράφου 2, μια διορισμένη αεροπορική εταιρεία μπορεί οποιαδήποτε στιγμή να αρχίσει να εκτελεί τα συμφωνηθέντα δρομολόγια για τις οποία έχει διοριστεί, υπό τον όρο ότι αυτή η αεροπορική εταιρεία θα συμμορφώνεται με τις ισχύουσες διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 4
Αναστολή και Ανάκληση

1. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη δύναται να απορρίψει, να ανακαλέσει, να αναστείλει ή να περιορίσει την άδεια λειτουργίας ή τις τεχνικές άδειες μιας αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, εφόσον:

α) στην περίπτωση μιας αεροπορικής εταιρείας που διορίζεται από την Ελληνική Δημοκρατία:

i. δεν είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας σύμφωνα με τις Συνθήκες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή δεν διαθέτει έγκυρη Άδεια Εκμετάλλευσης σύμφωνα με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή

ii. δεν ασκείται ή δεν τηρείται ουσιαστικός ρυθμιστικός έλεγχο της αεροπορικής εταιρείας από το Κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης που είναι υπεύθυνο για την έκδοση του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα ή η σχετική Αεροπορική Αρχή δεν προσδιορίζεται με σαφήνεια στο διορισμό,

iii. η αεροπορική εταιρεία δεν τελεί υπό την κυριότητα, είτε άμεσα είτε μέσω πλειοψηφικής συμμετοχής ή δεν τελεί υπό τον ουσιαστικό έλεγχο Κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών και / ή υπηκόων των εν λόγω Κρατών,

iv. η αεροπορική εταιρεία έχει ήδη λάβει άδεια λειτουργίας βάσει διμερούς συμφωνίας μεταξύ του Κράτους του Ισραήλ και ενός άλλου ευρωπαϊκού Κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και το Κράτος του Ισραήλ μπορεί να αποδείξει ότι, ασκώντας τα δικαιώματα κυκλοφορίας που απορρέουν από την παρούσα Συμφωνία σε ένα δρομολόγιο που περιλαμβάνει ένα σημείο σε αυτό το άλλο Κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θα καταστρατηγούσε τους περιορισμούς ως προς τα δικαιώματα κυκλοφορίας που επιβάλλονται από μια διμερή Συμφωνία μεταξύ του Ισραήλ και αυτού του άλλου Κράτους μέλους.

β) στην περίπτωση μιας αεροπορικής εταιρείας που διορίζει το Κράτος του Ισραήλ: δεν είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια του Κράτους του Ισραήλ και δεν έχει λάβει άδεια σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο του Κράτους του Ισραήλ ή το Κράτος του Ισραήλ δεν διατηρεί τον ουσιαστικό ρυθμιστικό έλεγχο της αεροπορικής εταιρείας ή

γ) μια τέτοια αεροπορική εταιρεία δεν είναι σε θέση να αποδείξει ότι είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις προϋποθέσεις που ορίζονται, βάσει των νόμων και των κανονισμών που κανονικά και εύλογα ισχύουν σύμφωνα με τη Σύμβαση για την εκτέλεση των διεθνών αεροπορικών δρομολογίων, από το Συμβαλλόμενο Μέρος που αποδέχεται το διορισμό ή

δ) η αεροπορική εταιρεία αποτυγχάνει να συμμορφωθεί με τους νόμους ή/και τους κανονισμούς του Συμβαλλόμενου Μέρους το οποίο εκχωρεί αυτά τα δικαιώματα ή

ε) η αεροπορική εταιρεία αποτυγχάνει να λειτουργήσει σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο πλαίσιο της παρούσας Συμφωνίας.

2. Εκτός από την περίπτωση που η άμεση ανάκληση ή αναστολή ή επιβολή των όρων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 αυτού του άρθρου είναι ουσιαστική, προκειμένου να αποτραπούν περαιτέρω παραβάσεις των νόμων ή/και των κανονισμών, το δικαίωμα αυτό θα ασκείται μόνο μετά από διαβουλεύσεις με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, σύμφωνα με το άρθρο 16 της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 5
Εφαρμογή Νόμων και Κανονισμών

1. Οι νόμοι και οι κανονισμοί ενός Συμβαλλομένου Μέρους που διέπουν την

είσοδο και την έξοδο από την επικράτειά του αεροσκαφών που εκτελούν διεθνή αεροπορικά δρομολόγια, ή τη λειτουργία και την πλοήγηση των αεροσκαφών αυτών, για όσο χρονικό διάστημα βρίσκονται εντός της επικράτειάς του, θα ισχύουν για τα αεροσκάφη των αεροπορικών εταιρειών του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους .

2. Οι νόμοι και οι κανονισμοί ενός Συμβαλλόμενου Μέρους σχετικά με την είσοδο, την παραμονή και την αναχώρηση από την επικράτειά του επιβατών, πληρώματος και φορτίου, συμπεριλαμβανόμενου και του ταχυδρομείου, όπως αυτοί που αφορούν στη μετανάστευση, τα τελωνεία, το συνάλλαγμα και την υγεία και τα μέτρα υγειονομικής προστασίας, θα εφαρμόζονται στους επιβάτες, το πλήρωμα, το φορτίο και το ταχυδρομείο που μεταφέρονται με τα αεροσκάφη της αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, για όσο χρονικό διάστημα βρίσκονται εντός της εν λόγω επικράτειας.

3. Κανένα από τα Συμβαλλόμενο Μέρη δεν θα δίνει προτεραιότητα στη δική του ή οποιαδήποτε άλλη αεροπορική εταιρεία έναντι μιας αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους που εκτελεί παρόμοιες διεθνείς αερομεταφορές, κατά την εφαρμογή των μεταναστευτικών, τελωνειακών, υγειονομικών και παρόμοιων κανονισμών της.

4. Επιβάτες, αποσκευές, φορτίο και ταχυδρομείου υπό άμεση διέλευση δεν θα υπόκεινται σε τίποτε περισσότερο από ένα απλουστευμένο έλεγχο. Αποσκευές και φορτίο υπό άμεση διέλευση θα απαλλάσσονται από δασμούς και άλλους παρόμοιους φόρους.

Άρθρο 6
Αναγνώριση των Πτυχίων και των Αδειών

1. Πτυχία πλοϊμότητας, πιστοποιητικά ικανότητας και άδειες που έχουν εκδοθεί ή επικυρωθεί σύμφωνα με τους νόμους και τους κανονισμούς του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, συμπεριλαμβανόμενων, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, των νόμων και των κανονισμών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και δεν έχουν λήξει, θα αναγνωρίζονται ως έγκυρα από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος για τους σκοπούς της εκτέλεσης των συμφωνηθέντων δρομολογίων, πάντοτε υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω πτυχία ή άδειες έχουν εκδοθεί ή επικυρωθεί, ως ίσα ή ανώτερα από τα ελάχιστα πρότυπα που καθορίζονται σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγου.

2. Εάν τα προνόμια ή οι όροι των αδειών ή των πτυχίων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 ανωτέρω, που έχουν εκδοθεί από τις Αεροπορικές Αρχές του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, για οποιοδήποτε πρόσωπο ή διορισμένη αεροπορική εταιρεία ή για ένα αεροσκάφος που χρησιμοποιείται για την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων, θα πρέπει να επιτρέπουν μια διαφορά από τα ελάχιστα πρότυπα που καθορίζονται σύμφωνα με τη Σύμβαση και η οποία διαφορά έχει κατατεθεί ενώπιον του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ζητήσει διαβουλεύσεις, σύμφωνα με το Άρθρο 16 της παρούσας Συμφωνίας, μεταξύ των Αεροπορικών Αρχών, με στόχο την αποσαφήνιση της εν λόγω πρακτικής. Η αποτυχία επίτευξης ικανοποιητικής

συμφωνίας θα αποτελεί λόγο εφαρμογής του Άρθρου 4 της παρούσας Συμφωνίας.

3. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη διατηρεί το δικαίωμα, ωστόσο, να αρνηθεί να αναγνωρίσει, για τους σκοπούς των πτήσεων υπεράνω ή της προσγείωση εντός της επικράτειάς του, πιστοποιητικά ικανότητας και άδειες που χορηγήθηκαν σε υπηκόους του από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος.

Άρθρο 7
Διατάξεις Ασφάλειας Πτήσεων

1. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη μπορεί να ζητήσει διαβουλεύσεις, ανά πάσα στιγμή, σχετικά με τα πρότυπα ασφαλείας που τηρούνται από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, σε τομείς που σχετίζονται με αεροπορικές εγκαταστάσεις, πληρώματα πτήσεων, αεροσκάφη και τη λειτουργία των αεροσκαφών. Οι διαβουλεύσεις αυτές λαμβάνουν χώρα εντός τριάντα (30) ημερών από το εν λόγω αίτημα.

2. Εάν, μετά τις διαβουλεύσεις αυτές, ένα Συμβαλλόμενο Μέρος διαπιστώσει ότι το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος δεν τηρεί και διαχειρίζεται αποτελεσματικά, πρότυπα ασφαλείας στους τομείς που αναφέρονται στην παράγραφο 1, τα οποία να πληρούν τις προδιαγραφές που ισχύουν τότε, σύμφωνα με τη Σύμβαση, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα ενημερωθεί για τις διαπιστώσεις αυτές και για τα μέτρα που θεωρούνται αναγκαία για τη συμμόρφωση με τις προδιαγραφές του ICAO. Το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα λαμβάνει, στη συνέχεια, τα κατάλληλα διορθωτικά μέτρα, εντός ενός συμφωνηθέντος χρονικού διαστήματος.

3. Σύμφωνα με το Άρθρο 16 της Σύμβασης, συμφωνείται περαιτέρω ότι, οποιοδήποτε αεροσκάφος εκτελεί, από ή για λογαριασμό μιας αεροπορικής εταιρείας ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, δρομολόγια από ή προς την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, μπορεί, για όσο χρονικό διάστημα βρίσκεται εντός της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, να αποτελέσει αντικείμενο έρευνας από τους εξουσιοδοτημένους εκπροσώπους του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, εφόσον αυτό δεν προκαλεί αδικαιολόγητη καθυστέρηση στη λειτουργία του αεροσκάφους. Παρά τις υποχρεώσεις που αναφέρονται στο Άρθρο 33 της Σύμβασης, ο σκοπός της παρούσας έρευνας είναι να εξακριβωθεί η εγκυρότητα των σχετικών εγγράφων του αεροσκάφους, η κατοχή αδειών από το πλήρωμα του και ότι ο εξοπλισμός αεροσκάφους και η κατάσταση του αεροσκάφους είναι σύμφωνα με τα πρότυπα που έχουν τότε θεσπιστεί, σύμφωνα με τη Σύμβαση..

4. Σε περίπτωση που η πρόσβαση σε ένα αεροσκάφος αεροπορικής εταιρείας του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, σύμφωνα με την παράγραφο 3 ανωτέρω, εμποδιστεί από τον εκπρόσωπο της εταιρείας αυτής, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα είναι ελεύθερο να συνάγει ότι προκύπτουν σοβαρές ανησυχίες για την ασφάλεια και να συμπεράνει ότι δεν ικανοποιούνται τα ελάχιστα πρότυπα που θεσπίζονται σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγου.

5. Όταν απαιτούνται έκτακτα μέτρα για να διασφαλιστεί η ασφάλεια λειτουργίας μιας αεροπορικής εταιρείας, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος διατηρεί το δικαίωμα να

προβεί στην άμεση αναστολή ή την τροποποίηση της άδειας λειτουργίας μιας αεροπορικής εταιρείας ή αεροπορικών εταιρειών του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

6. Οποιαδήποτε ενέργεια από ένα Συμβαλλόμενο Μέρος, σύμφωνα με την παράγραφο 5 ανωτέρω, θα διακόπτεται μόλις παύει να υφίσταται η βάση για την υλοποίηση της ενέργειας αυτής.

7. Σε σχέση με την παράγραφο 2, εφόσον διαπιστωθεί ότι ένα Συμβαλλόμενο Μέρος εξακολουθεί να μη συμμορφώνεται με τα πρότυπα του ICAO, όταν έχει παρέλθει το συμφωνηθέν χρονικό διάστημα, θα πρέπει να ενημερωθεί σχετικά ο Γενικός Γραμματέας του ICAO. Ο τελευταίος θα πρέπει, επίσης, να ενημερωθεί για τη μετέπειτα ικανοποιητική επίλυση της κατάστασης.

8. Σε περίπτωση που η Ελληνική Δημοκρατία έχει διορίσει μια αεροπορική εταιρεία της οποίας ο ρυθμιστικός έλεγχος ασκείται και διατηρείται από ένα άλλο Κράτος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα δικαιώματα του Κράτους του Ισραήλ θα ισχύουν εξίσου σε ό, τι αφορά στην υιοθέτηση, την εκτέλεση ή τη διατήρηση των προτύπων ασφαλείας από το άλλο Κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και όσον αφορά στην άδεια λειτουργίας της συγκεκριμένης αεροπορικής εταιρείας.

Άρθρο 8
Αεροπορική Ασφάλεια

1. Σύμφωνα με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους βάσει του διεθνούς δικαίου, τα Συμβαλλόμενα Μέρη επαναβεβαιώνουν ότι η υποχρέωσή του ενός προς το άλλο να προστατεύουν την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας από πράξεις παράνομης παρέμβασης, αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της παρούσας Συμφωνίας. Χωρίς περιορισμό της γενικότητας των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεών τους βάσει του διεθνούς δικαίου, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενεργούν ιδιαιτέρως σύμφωνα με τις διατάξεις της Συνθήκης περί Αδικημάτων και Ορισμένων Άλλων Πράξεων που Διαπράττονται σε Αεροσκάφη, η οποία υπογράφηκε στο Τόκιο στις 14 Σεπτεμβρίου 1963, της Συνθήκης για την Καταστολή της Παράνομης Κατάληψης Αεροσκαφών, η οποία υπογράφηκε στη Χάγη στις 16 Δεκεμβρίου 1970 και της Συνθήκης για την Καταστολή των Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία υπογράφηκε στο Μόντρεαλ στις 23 Σεπτεμβρίου 1971, του Συμπληρωματικού του Πρωτοκόλλου για την Καταστολή των Παράνομων Πράξεων Βίας σε Αερολιμένες που Εξυπηρετούν Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, το οποίο υπογράφηκε στο Μόντρεαλ στις 24 Φεβρουαρίου 1988, τη Σύμβαση για τη Σήμανση Πλαστικών Εκρηκτικών με σκοπό τον Εντοπισμό τους, η οποία υπογράφηκε στο Μόντρεαλ στις 1 Μαρτίου 1991, καθώς και οποιασδήποτε άλλης συνθήκης και πρωτοκόλλου που σχετίζεται με την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας, προς τα οποία συμμορφώνονται και τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη.

2. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα παρέχουν, κατόπιν αιτήσεως, κάθε απαραίτητη συνδρομή το ένα στο άλλο, προκειμένου να αποτρέψουν πράξεις παράνομης κατάληψης πολιτικών αεροσκαφών και άλλες παράνομες πράξεις κατά της ασφάλειας τέτοιων αεροσκαφών, των επιβατών και του πληρώματός τους, των

αερολιμένων και εγκαταστάσεων αεροπλοΐας και οποιασδήποτε άλλης απειλής για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.

3. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη, στις αμοιβαίες σχέσεις τους, θα ενεργούν σύμφωνα με τις διατάξεις αεροπορικής ασφαλείας που έχουν θεσπιστεί από τον ICAO και καθορίζονται ως παραρτήματα της Σύμβασης, στο βαθμό που οι εν λόγω διατάξεις ασφαλείας ισχύουν για τα Συμβαλλόμενα Μέρη. Θα απαιτούν οι αερομεταφορείς με αεροσκάφη του νηολογίου τους ή οι αερομεταφορείς που έχουν την κύρια έδρα τους ή τη μόνιμη διαμονή τους στην επικράτεια των Συμβαλλόμενων Μερών ή, στην περίπτωση αερομεταφορέων της Ελληνικής Δημοκρατίας που είναι εγκατεστημένοι στην επικράτειά της, σύμφωνα με τις συνθήκες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και έχουν έγκυρες Άδειες Εκμετάλλευσης σύμφωνα με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και οι φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων στην επικράτειά τους, να ενεργούν σύμφωνα με τις εν λόγω διατάξεις αεροπορικής ασφαλείας. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενημερώνει το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος για τυχόν διαφορά μεταξύ των εθνικών κανονισμών και πρακτικών του και των πρότυπων αεροπορικής ασφάλειας των Παραρτημάτων της Σύμβασης. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη μπορεί να ζητήσει άμεσες διαβουλεύσεις με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, ανά πάσα στιγμή, προκειμένου να συζητήσει τις διαφορές αυτές.

4. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνεί ότι οι αερομεταφορείς του μπορεί να υποχρεωθούν να τηρήσουν, για την είσοδο, την αναχώρηση ή για όσο χρονικό διάστημα βρίσκονται εντός της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, τις διατάξεις αεροπορικής ασφαλείας, σύμφωνα με το δίκαιο που ισχύει στη χώρα αυτή, συμπεριλαμβανόμενου, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα διασφαλίζει ότι εφαρμόζονται αποτελεσματικά επαρκή μέτρα στην επικράτειά του για την προστασία των αεροσκαφών και τον έλεγχο των επιβατών, του πληρώματος, των χειραποσκευών, των αποσκευών, του φορτίου και των καταστημάτων των αεροσκαφών, πριν και κατά τη διάρκεια της επιβίβασης ή της φόρτωσης. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα εξετάζει, επίσης, ευμενώς κάθε αίτημα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους για εύλογα ειδικά μέτρα ασφαλείας, για την αντιμετώπιση μιας συγκεκριμένης απειλής.

5. Όταν συμβεί ένα γεγονός ή απειλή ενός γεγονότος παράνομης κατάληψης πολιτικού αεροσκάφους ή άλλων παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας τέτοιων αεροσκαφών, των επιβατών και του πληρώματός τους, των αερολιμένων ή των εγκαταστάσεων αεροπλοΐας, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα συνδράμουν το ένα το άλλο, διευκολύνοντας τις επικοινωνίες και τα λοιπά κατάλληλα μέτρα που έχουν σκοπό να λήξει γρήγορα και ακίνδυνα ένα τέτοιο γεγονός ή απειλή.

6. Όταν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος έχει βάσιμους λόγους να πιστεύει ότι το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος έχει παρεκκλίνει από τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου, το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ζητήσει διαβουλεύσεις. Οι διαβουλεύσεις αυτές θα αρχίζουν εντός δεκαπέντε (15) ημερών από τη λήψη του σχετικού αιτήματος από οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη. Αποτυχία επίτευξης ικανοποιητικής συμφωνίας εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την έναρξη των

διαβουλεύσεων θα συνιστά επαρκή λόγο για παρακράτηση, ανάκληση, αναστολή ή επιβολή όρων σχετικά με τις άδειες της αεροπορικής εταιρείας ή των αεροπορικών εταιρειών που διορίζονται από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος. Όταν δικαιολογείται από επείγουσα κατάσταση ή προκειμένου να αποτραπεί περαιτέρω μη συμμόρφωση προς τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου, το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να λαμβάνει προσωρινά μέτρα, ανά πάσα στιγμή.

Άρθρο 9
Μετατροπή Συναλλάγματος και Επαναπατρισμός των Εισπράξεων

1. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα επιτρέπει στην(-ις) αεροπορική(-ές) εταιρεία(-ες) του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους να μετατρέπουν και να εμβάζουν στο εξωτερικό, κατόπιν υποβολής αιτήματος, όλες τις τοπικές εισπράξεις από την πώληση αεροπορικών δρομολογίων, πέραν των ποσών που εκταμιεύθηκαν τοπικά, με τη μετατροπή και τον επαναπατρισμό να επιτρέπονται άμεσα, με την ισοτιμία συναλλάγματος που ισχύει την ημερομηνία υποβολής του αιτήματος για μετατροπή και επαναπατρισμό.

2. Η μετατροπή και ο επαναπατρισμός των εν λόγω εισπράξεων θα επιτρέπεται σύμφωνα με τους ισχύοντες νόμους και κανονισμούς και δεν υπόκεινται σε οποιοδήποτε διοικητικό ή συναλλαγματικό έξοδο, εκτός από αυτά που συνήθως επιβάλλονται από τις τράπεζες για την εκτέλεση της εν λόγω μετατροπής και επαναπατρισμού.

3. Οι διατάξεις του παρόντος Άρθρου δεν απαλλάσσουν τις αεροπορικές εταιρείες και των δύο Συμβαλλόμενων Μερών από τους δασμούς, φόρους και εισφορές στα οποία υπόκεινται.

4. Εάν υπάρχει ιδιαίτερη συμφωνία μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών για την αποφυγή της διπλής φορολογίας ή μια ιδιαίτερη συμφωνία που ρυθμίζει τη μεταφορά κεφαλαίων μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών, οι συμφωνίες αυτές θα υπερισχύουν.

Άρθρο 10
Πώληση και Προώθηση Αεροπορικών Δρομολογίων

1. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα παρέχει στις αεροπορικές εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους το δικαίωμα να πωλούν και προωθούν τα διεθνή αεροπορικά τους δρομολόγια στην επικράτειά του, απευθείας ή μέσω πρακτόρων ή άλλων διαμεσολαβητών της επιλογής της αεροπορικής εταιρείας, συμπεριλαμβανόμενου και του δικαιώματος δημιουργίας γραφείων, τόσο με σύνδεση όσο και χωρίς σύνδεση.

2. Κάθε αεροπορική εταιρεία θα δικαιούται να πωλεί εισιτήρια στο νόμισμα της εν λόγω επικράτειας ή, ανάλογα με τους εθνικούς νόμους και κανονισμούς, σε ελεύθερα μετατρέψιμα νομίσματα άλλων χωρών και οποιοδήποτε πρόσωπο θα είναι ελεύθερο να αγοράζει τα εισιτήρια αυτά σε νομίσματα αποδεκτά από αυτή την αεροπορική εταιρεία.

3. Στη διορισμένη αεροπορική εταιρεία ή εταιρείες του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους θα επιτρέπεται, με βάση την αμοιβαιότητα, να εισάγουν και να διατηρούν στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους τους εκπροσώπους τους και το εμπορικό, επιχειρησιακό και τεχνικό προσωπικό που απαιτείται σε σχέση με την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολόγιων.

4. Αυτές οι ανάγκες σε προσωπικό μπορεί, κατά την επιλογή των διορισμένης αεροπορικής εταιρείας ή εταιρειών του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, να ικανοποιούνται από το προσωπικό της ή με χρήση των υπηρεσιών οποιουδήποτε άλλου οργανισμού, εταιρείας ή αεροπορικής εταιρείας που δραστηριοποιείται στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και εξουσιοδοτείται να παρέχει τέτοιες υπηρεσίες σε άλλες αεροπορικές εταιρείες.

5. Οι εκπρόσωποι και το προσωπικό θα υπόκεινται στους νόμους και τους κανονισμούς που ισχύουν στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος και σύμφωνα με αυτούς τους νόμους και κανονισμούς:

α) κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος, στη βάση της αμοιβαιότητας και με την ελάχιστη δυνατή καθυστέρηση, θα χορηγεί τις απαραίτητες άδειες εργασίας, τις προξενικές θεωρήσεις επισκεπτών ή άλλα παρόμοια έγγραφα στους εκπροσώπους και το προσωπικό που αναφέρεται στην παράγραφο 3 του παρόντος Άρθρου και

β) τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη θα διευκολύνουν και θα επιταχύνουν την απαίτηση αδειών εργασίας για το προσωπικό που εκτελεί ορισμένα προσωρινά καθήκοντα που δεν υπερβαίνουν τις ενενήντα (90) ημέρες.

Άρθρο 11
Απαλλαγή από Δασμούς και Φόρους

1. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, βάσει αμοιβαιότητας, θα απαλλάσσει τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, σύμφωνα με το ισχύον δίκαιό του, από περιορισμούς εισαγωγών, τελωνειακούς δασμούς, λοιπούς φόρους, φόρους κατανάλωσης, τέλη επιθεώρησης και άλλους εθνικούς δασμούς και χρεώσεις επί αεροσκαφών, καυσίμων, λιπαντικών, αναλώσιμων τεχνικών προμηθειών, ανταλλακτικών, συμπεριλαμβανόμενων και των κινητήρων, συνήθους εξοπλισμού των αεροσκαφών, των καταστημάτων αεροσκαφών και των λοιπών στοιχείων που προορίζονται για χρήση ή χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε σχέση με τη λειτουργία ή την εξυπηρέτηση των αεροσκαφών της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, το οποίο εκτελεί τα συμφωνηθέντα δρομολόγια, καθώς, επίσης, και του επίγειου εξοπλισμού που εισάγεται στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, προκειμένου να χρησιμοποιηθεί στα γραφεία της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας, εντός των ορίων των διεθνών αεροδρομίων στα οποία λειτουργεί η διορισμένη αεροπορική εταιρεία, του αποθέματος εισιτηρίων, των φορτωτικών, οποιουδήποτε έντυπου υλικού φέρει τα διακριτικά της επιχείρησης τυπωμένα πάνω του και του συνήθους διαφημιστικού υλικού που διανέμεται χωρίς χρέωση από αυτή τη διορισμένη

αεροπορική εταιρεία, σύμφωνα με το συναφές εφαρμοστέο δίκαιό της.

2. Οι απαλλαγές που χορηγούνται με αυτό το Άρθρο θα ισχύουν για τα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο (1) του παρόντος άρθρου, τα οποία:

α) εισήχθησαν στην επικράτεια ενός Συμβαλλόμενου Μέρους από ή εξ ονόματος της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους

β) τηρούνται στα αεροσκάφη της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας ενός Συμβαλλόμενου Μέρους κατά την άφιξη ή την αναχώρηση από την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους

γ) μεταφέρθηκαν στα αεροσκάφη της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και προορίζονται για χρήση κατά την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων, είτε τα στοιχεία αυτά χρησιμοποιούνται ή καταναλώνονται πλήρως μέσα στην επικράτεια του Συμβαλλόμενου Μέρους το οποίο χορηγεί την απαλλαγή είτε όχι, υπό τον όρο ότι η ιδιοκτησία και / ή η χρήση των στοιχείων αυτών δεν μεταφέρεται στην επικράτεια του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους.

3. Ο συνήθης αερομεταφερόμενος εξοπλισμός, καθώς, επίσης, και τα υλικά και οι προμήθειες που συνήθως τηρούνται επί των αεροσκαφών κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους, μπορούν να ξεφορτωθούν στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, μόνο με έγκριση των τελωνειακών αρχών αυτού του Συμβαλλόμενου Μέρους. Σε μια τέτοια περίπτωση, μπορούν να τεθούν υπό την επίβλεψη των εν λόγω αρχών, μέχρις ότου επανεξαχθούν ή με άλλο τρόπο διατεθούν, σύμφωνα με τις ισχύουσες κοινοτικές και εθνικές τελωνειακές διατάξεις.

Άρθρο 12
Τέλη Χρήσης

Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη μπορεί να επιβάλει ή να επιτρέψει να επιβληθούν δίκαιες και εύλογες χρεώσεις για τη χρήση των αερολιμένων και λοιπών εγκαταστάσεων οι οποίες είναι υπό τον έλεγχό του.
Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνεί, εντούτοις, ότι οι χρεώσεις αυτές δεν θα είναι υψηλότερες από τις χρεώσεις που θα πληρώνονταν για τη χρήση αυτών των αερολιμένων και εγκαταστάσεων από τα εθνικά του αεροσκάφη, τα οποία εκτελούν παρόμοια διεθνή δρομολόγια.

Άρθρο 13
Κανονισμοί Χωρητικότητας και Έγκριση Δρομολογίων

1. Οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλόμενων Μερών θα τυγχάνουν δίκαιης και ίσης μεταχείρισης, προκειμένου να μπορούν να απολαμβάνουν ίσων ευκαιριών κατά την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων στις καθορισμένες διαδρομές.

2. Εκτελώντας τα συμφωνηθέντα δρομολόγια, οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα λαμβάνουν υπόψη τα συμφέροντα των διορισμένων αεροπορικών εταιρειών του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, έτσι ώστε να μην επηρεαστούν αδικαιολόγητα τα δρομολόγια που το τελευταίο παρέχει γενικά ή εν μέρει στις ίδιες διαδρομές.

3. Τα συμφωνηθέντα δρομολόγια που παρέχονται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλόμενων Μερών θα έχουν ως κύριο στόχο τους την πρόβλεψη, με ένα εύλογο παράγοντα φορτίου, χωρητικότητας επαρκούς να μεταφέρει τις τρέχουσες και εύλογα προσδοκώμενες απαιτήσεις μεταφοράς επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου μεταξύ της επικράτειας του Συμβαλλόμενου Μέρους που διορίζει την αεροπορική εταιρεία και της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

4. Η πρόβλεψη μεταφοράς επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου που επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται σε σημεία των διαδρομών που θα καθοριστούν στις επικράτειες των Κρατών, εκτός από αυτά που υποδεικνύει η αεροπορική εταιρεία, θα συμφωνηθεί σχετικά μεταξύ των δύο Συμβαλλόμενων Μερών.

5. Η χωρητικότητα που θα προβλεφθεί, συμπεριλαμβανόμενης της συχνότητας των δρομολογίων και του τύπου αεροσκαφών που θα χρησιμοποιηθούν από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλόμενων Μερών στα συμφωνηθέντα δρομολόγια, θα συμφωνηθεί σχετικά από τις Αεροπορικές Αρχές.

6. Σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών, τα ζητήματα που αναφέρονται στην παράγραφο 5 θα διευθετούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 16 της παρούσας Συμφωνίας. Έως ότου επιτευχθεί μια τέτοια συμφωνία, η χωρητικότητα που προβλέπεται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες θα παραμείνει αμετάβλητη.

7. Οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα υποβάλουν για έγκριση στις Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, το αργότερο εντός τριάντα ημερών πριν την έναρξη των δρομολογίων στις καθορισμένες διαδρομές, τα προγράμματα δρομολογίων. Αυτό, ομοίως, θα ισχύει και σε μεταγενέστερες αλλαγές. Σε ειδικές περιπτώσεις, αυτό το χρονικό όριο μπορεί να μειωθεί, υπό τον όρο της έγκρισης των εν λόγω Αρχών.

Άρθρο 14
Αεροπορικά Τιμολόγια

1. Τα τιμολόγια που σχετίζονται με διεθνή αεροπορικά δρομολόγια που εκτελούνται από/προς/διαμέσου της επικράτειας οποιουδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα επιβάλλονται από τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία, σε εύλογα επίπεδα, λαμβάνοντας υπόψη όλους τους σχετικούς παράγοντες, συμπεριλαμβανόμενου και του κόστους λειτουργίας, του εύλογου κέρδους και των τιμολογίων των άλλων αεροπορικών εταιρειών.

2. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να απαιτήσει ειδοποιήσεις ή υποβολή των

τιμολογίων που προβλέπονται στην ανωτέρω παράγραφο 1 από τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία ή τις αεροπορικές εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα δικαιούται να παρέμβει, έτσι ώστε να:

α) να αποτρέπει παράλογα διακριτικές τιμές ή πρακτικές,
β) να προστατεύει τους καταναλωτές από τιμές που είναι υπερβολικά υψηλές ή περιοριστικές λόγω κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης και
γ) να προστατεύει τις αεροπορικές εταιρείες από τιμές που είναι τεχνητά χαμηλές.

3. Ανεξάρτητα από τις διατάξεις των ανωτέρω παρ. 1 και 2, οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες ενός Συμβαλλόμενου Μέρους θα παρέχουν, κατόπιν αιτήματος, στις Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, πληροφορίες σχετικές με τα τιμολόγια, με τρόπο και μορφή που θα προσδιορίζονται από τις εν λόγω Αρχές.

Άρθρο 15
Παροχή Στατιστικών Στοιχείων

Οι Αεροπορικές Αρχές κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα παρέχουν στις Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, μετά από αίτημά τους, πληροφορίες και στατιστικές σχετικά με την κίνηση που μεταφέρεται στα συμφωνηθέντα δρομολόγια από τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία του πρώτου Συμβαλλόμενου Μέρους, προς και από το έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, τα οποία μπορούν φυσιολογικά να προετοιμαστούν και να υποβληθούν από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες προς τις εθνικές Αεροπορικές Αρχές τους. Οποιαδήποτε πρόσθετα στατιστικά στοιχεία κίνησης τα οποία μπορεί να επιθυμούν οι Αεροπορικές Αρχές ενός Συμβαλλόμενου Μέρους από τις Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους θα αποτελέσουν, κατόπιν αιτήματος, αντικείμενο αμοιβαίας συζήτησης και συμφωνίας μεταξύ των δύο Συμβαλλόμενων Μερών.

Άρθρο 16
Διαβουλεύσεις και Τροποποιήσεις

1. Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη ή οι Αεροπορικές Αρχές του μπορούν, οποιαδήποτε στιγμή, να ζητήσουν διαβουλεύσεις με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος ή με τις Αεροπορικές Αρχές του.

2. Διαβουλεύσεις που ζητούνται από ένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη ή τις Αεροπορικές Αρχές του θα αρχίζουν εντός μιας περιόδου εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία παραλαβής του αιτήματος.

3. Οποιαδήποτε τροποποίηση στην παρούσα Συμφωνία θα τεθεί σε ισχύ όταν τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη θα έχουν ενημερώσει γραπτώς, το ένα το άλλο, δια της διπλωματικής οδού, για την εκπλήρωση των εσωτερικών νομικών διαδικασιών τους, σχετικά με τη σύναψη και θέση σε ισχύ διεθνών συμφωνιών.

4. Ανεξάρτητα από τις διατάξεις της παραγράφου (3), τροποποιήσεις στον πίνακα

διαδρομών που προσαρτάται στην παρούσα Συμφωνία μπορούν να συμφωνηθούν απευθείας μεταξύ των Αεροπορικών Αρχών των Συμβαλλόμενων Μερών. Θα τίθενται σε ισχύ αφού επιβεβαιωθούν με ανταλλαγή διπλωματικών διακοινώσεων.

Άρθρο 17
Επίλυση Διαφορών

1. Εάν προκύψει οποιαδήποτε διαφορά μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών σχετικά με την ερμηνεία ή την εφαρμογή της παρούσας Συμφωνίας, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα προσπαθούν, κατά πρώτον, να διευθετήσουν τη διαφορά στους με διαπραγματεύσεις μεταξύ των Αεροπορικών Αρχών των Κρατών και των δύο Συμβαλλόμενων Μερών.

2. Σε περίπτωση που οι εν λόγω Αεροπορικές Αρχές αδυνατούν να καταλήξουν σε διευθέτηση μέσω διαπραγματεύσεων, η διαφορά θα διευθετείται δια της διπλωματικής οδού.

3. Εάν τα Συμβαλλόμενα Μέρη αδυνατούν να καταλήξουν σε διευθέτηση, σύμφωνα με τις παραγράφους (1) και (2) ανωτέρω, οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη μπορεί, σύμφωνα με τους συναφείς κανονισμούς και νόμους, να παραπέμψει τη διαφορά σε ένα διαιτητικό δικαστήριο τριών διαιτητών, ένας από τους οποίους θα ορίζεται από κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος και ο τρίτος διαιτητής, ο οποίος θα είναι ο προεδρεύων, θα συμφωνείται από τις δύο διαιτητές που επέλεγησαν με τον τρόπο αυτό, υπό την προϋπόθεση ότι ο εν λόγω διαιτητής δεν θα είναι υπήκοος του Κράτους οποιουδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη και ότι θα είναι υπήκοος ενός Κράτους που έχει διπλωματικές σχέσεις με καθένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, κατά το χρόνο του διορισμού.

Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα ορίζει το διαιτητή του εντός προθεσμίας εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία λήψης, μέσω συστημένης επιστολής, της αναγγελίας για τη διαιτησία. Ο προεδρεύων διαιτητής θα διορίζεται εντός μια περαιτέρω περιόδου εξήντα (60) ημερών από το διορισμό του διαιτητή από κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος.

Αν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος αδυνατεί να διορίσει διαιτητή εντός της ταχθείσας προθεσμίας ή σε περίπτωση που οι επιλεγέντες διαιτητές αδυνατούν να συμφωνήσουν σχετικά με τον προεδρεύοντα διαιτητή εντός της προαναφερθείσας περιόδου, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ζητήσει από τον Πρόεδρο του Συμβουλίου του ICAO να διορίσει τον προεδρεύοντα διαιτητή ή το διαιτητή που θα εκπροσωπεί το μη συμμορφούμενο Συμβαλλόμενο Μέρος, κατά περίπτωση.

4. Ο Αντιπρόεδρος ή το ανώτερο μέλος του Συμβουλίου του ICAO που δεν είναι υπήκοος οποιουδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη και θα είναι υπήκοος ενός Κράτους που έχει διπλωματικές σχέσεις με κάθε ένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη, κατά το χρόνο του διορισμού, κατά περίπτωση, θα αντικαθιστά τον Πρόεδρο του ICAO στα διαιτητικά του καθήκοντα, όπως αναφέρεται στην παράγραφο (3) του παρόντος Άρθρου, σε περίπτωση απουσίας ή ανικανότητας του τελευταίου.

5. Το διαιτητικό δικαστήριο θα καθορίζει τις διαδικασίες του και τον τόπο της διαιτησίας, σύμφωνα με τις διατάξεις που συμφωνήθηκαν μεταξύ των

Συμβαλλόμενων Μερών.

6. Οι αποφάσεις του διαιτητικού δικαστηρίου θα είναι τελεσίδικες και δεσμευτικές για τα Συμβαλλόμενα Μέρη που έχουν τη διαφορά.

7. Αν οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη ή η διορισμένη αεροπορική εταιρεία οποιουδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη παραλείψουν να συμμορφωθούν με την απόφαση που εκδόθηκε δυνάμει της παραγράφου (3) του παρόντος Άρθρου, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να περιορίσει, να αναστείλει ή να ανακαλέσει οποιαδήποτε δικαιώματα ή προνόμια έχουν χορηγηθεί, δυνάμει της παρούσας Συμφωνίας, στο μη συμμορφούμενο Συμβαλλόμενο Μέρος.

8. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα επιβαρύνεται με τις δαπάνες του δικού του διαιτητή. Τα έξοδα του προεδρεύοντος διαιτητή, συμπεριλαμβανομένης της αμοιβής του και οποιωνδήποτε εξόδων προκύπτουν από τον ICAO, σε σχέση με το διορισμό του προεδρεύοντος διαιτητή ή/και του διαιτητή του μη συμμορφούμενου Συμβαλλόμενου Μέρους, όπως αναφέρεται στην παράγραφο (3) του παρόντος Άρθρου, θα επιμερίζονται εξίσου από τα Συμβαλλόμενα Μέρη.

9. Εν αναμονή της υποβολής σε διαιτησία και εφεξής, μέχρις ότου το διαιτητικό δικαστήριο εκδώσει την απόφασή του, τα Συμβαλλόμενα Μέρη, εκτός από την περίπτωση της καταγγελίας, θα συνεχίζουν να εκτελούν όλες τις υποχρεώσεις τους, βάσει της παρούσας Συμφωνίας, με την επιφύλαξη μιας τελικής ρύθμισης, σύμφωνα με την εν λόγω απόφαση.

Άρθρο 18
Λήξη

Οποιοδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη μπορεί, οποτεδήποτε, να στείλει γραπτή προειδοποίηση, δια της διπλωματικής οδού, στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος σχετικά με την πρόθεσή του να τερματίσει την παρούσα συμφωνία. Μια τέτοια ειδοποίηση θα κοινοποιείται ταυτόχρονα στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Σε μια τέτοια περίπτωση, η Συμφωνία θα λήγει δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία παραλαβής της ειδοποίησης από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, εκτός αν η ειδοποίηση λήξης αποσυρθεί με συμφωνία πριν τη λήξη της παρούσας περιόδου. Ελλείψει βεβαίωσης παραλαβής από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, η ειδοποίηση θα θεωρείται ότι έχει παραληφθεί δεκατέσσερις (14) ημέρες μετά την παραλαβή της ειδοποίησης από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 19
Συμμόρφωση με Πολυμερείς Συνθήκες

Εάν μια γενική πολυμερής σύμβαση ή συμφωνία αεροπορικών μεταφορών, τεθεί σε ισχύ και για τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη, η παρούσα Συμφωνία και το Παράρτημά της θα θεωρείται ότι θα τροποποιηθούν αναλόγως.

Άρθρο 20
Καταχώρηση

Η παρούσα Συμφωνία, το Παράρτημά της και όλες οι τροποποιήσεις της θα καταχωρηθούν στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 21
Χρήση Κοινού Κωδικού (Code Sharing)

Ο διορισμένες αεροπορικές εταιρείες και των δύο Συμβαλλόμενων Μερών μπορούν να εκτελούν ή να απέχουν από δρομολόγια στις συμφωνηθείσες διαδρομές, να συνάπτουν εμπορικές συμφωνίες, όπως οι συμφωνίες δεσμευμένων θέσεων (blocked-space), κοινού κωδικού (code-sharing), με:
- μια αεροπορική εταιρεία του ίδιου Συμβαλλόμενου Μέρους,
- μια αεροπορική εταιρεία ή αεροπορικές εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους,

υπό την προϋπόθεση ότι οι αεροπορικές εταιρείες που εμπλέκονται στις συμφωνίες αυτές διαθέτουν την απαιτούμενη άδεια και πληρούν τις προϋποθέσεις που συνήθως εφαρμόζονται στις συμφωνίες αυτές.

Κάθε αεροπορική εταιρεία που εμπλέκεται σε συμφωνίες χρήσης κοινού κωδικού θα καθιστά σαφές στους αγοραστές, στο σημείο πώλησης, ποια εταιρεία θα εκμεταλλεύεται πραγματικά κάθε τμήμα της διαδρομής και με ποια αεροπορική εταιρεία ή εταιρείες ο αγοραστής συνάπτει συμβατικές σχέσεις.

Συμφωνίες χρήσης κοινού κωδικού με αεροπορικές εταιρείες τρίτης χώρας θα μπορούσαν να συναφθούν, μετά από επίσημη υποβολή του σχετικού αιτήματος στις Αεροπορικές Αρχές και την παροχή της επακόλουθης έγκρισης από τις σχετικές Αεροπορικές Αρχές.

Άρθρο 22
Απαγόρευση του Καπνίσματος

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα απαγορεύει ή θα μεριμνά ώστε οι αεροπορικές εταιρείες του να απαγορεύουν το κάπνισμα σε όλες τις πτήσεις μεταφοράς επιβατών που εκτελούνται από τις αεροπορικές εταιρείες του, μεταξύ των επικρατειών των Συμβαλλόμενων Μερών. Αυτή η απαγόρευση θα ισχύει για όλους τους χώρους στο εσωτερικό των αεροσκαφών και θα ισχύει από τη στιγμή που ένα αεροσκάφος αρχίζει την επιβίβαση των επιβατών, μέχρις ότου ολοκληρωθεί η αποβίβαση των επιβατών.

2. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα λαμβάνει όλα τα μέτρα που θεωρεί εύλογα για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης των αεροπορικών εταιρειών του και των επιβατών και των μελών των πληρωμάτων του με τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου, συμπεριλαμβανόμενης και της επιβολής κατάλληλων κυρώσεων, σε περίπτωση μη συμμόρφωσης.

Άρθρο 23
Προστασία του Περιβάλλοντος

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη υποστηρίζουν την ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος μέσω της προώθησης της βιώσιμης ανάπτυξης της αεροπλοΐας. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη συμφωνούν, για τα δρομολόγια μεταξύ των αντίστοιχων επικρατειών τους, να συμμορφώνονται με τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές (SARP) του ICAO του Παραρτήματος 16 και την υφιστάμενη πολιτική και τις οδηγίες του ICAO για την προστασία του περιβάλλοντος.

Άρθρο 24
Έναρξη ισχύος

Η παρούσα Συμφωνία θα τεθεί σε ισχύ τριάντα ημέρες αφότου και τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη θα έχουν ειδοποιηθεί αμοιβαία, διά της διπλωματικής οδού, ότι οι αναγκαίες εσωτερικές διαδικασίες για την έναρξη ισχύος της παρούσας Συμφωνίας έχουν ολοκληρωθεί.

Μετά την έναρξη ισχύος της, η παρούσα Συμφωνίας θα αντικαταστήσει τη Διμερή Συμφωνία Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ του Κράτους του Ισραήλ και της Ελληνικής Δημοκρατίας, που υπεγράφη στις 15 Ιουλίου 1952.

Σε πίστωση των ανωτέρω, οι υπογράφοντες πληρεξούσιοι, όντας δεόντως εξουσιοδοτημένοι από τις αντίστοιχες Κυβερνήσεις τους, υπέγραψαν την παρούσα Συμφωνία.

Έγινε στα Ιεροσόλυμα σε δύο αυθεντικά αντίτυπα, σήμερα Δευτέρα 18η του Οκτωβρίου, δύο χιλιάδες δέκα (2010) (η οποία αντιστοιχεί στην 10η ημέρα του μήνα Χεσβάν του έτους 5771 στο εβραϊκό ημερολόγιο), στην ελληνική, εβραϊκή και αγγλική γλώσσες και τα τρία κείμενα όντας εξίσου αυθεντικά.

Σε περίπτωση διαφωνίας ως προς την ερμηνεία, θα υπερισχύει το αγγλικό κείμενο.

Για την Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας

Δημήτρης Π. Δρούτσας
Υπουργός Εξωτερικών

Για την Κυβέρνηση του Κράτους του Ισραήλ

Avigdor Liberman
Αντιπρόεδρος της Κυβέρνησης και Υπουργός Εξωτερικών

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι
ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ Ι

Δρομολόγια που εκτελούνται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες του Κράτους του Ισραήλ

Σημεία αναχώρησης	Ενδιάμεσα σημεία	Σημεία προορισμού	Σημεία πέραν
Σημεία στο Ισραήλ	Οποιαδήποτε Σημεία	Αθήνα, Ρόδος, τρίτο σημείο που θα επιλεγεί.	Οποιαδήποτε Σημεία

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ

Δρομολόγια που εκτελούνται από τη (-ις) διορισμένη (-ες) αεροπορική (-ες) εταιρεία (-ες) της Ελληνικής Δημοκρατίας.

Σημεία αναχώρησης	Ενδιάμεσα σημεία	Σημεία προορισμού	Σημεία πέραν
Σημεία στην Ελλάδα	Οποιαδήποτε Σημεία	Οποιαδήποτε σημεία στο Ισραήλ	Οποιαδήποτε Σημεία

Σημειώσεις:

Τα ενδιάμεσα σημεία και τα σημεία πέραν των Συμβαλλόμενων Μερών μπορούν να παραλειφθούν σε οποιοδήποτε τμήμα.

Τα ενδιάμεσα σημεία και τα σημεία πέραν θα εξυπηρετούνται από τις αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλόμενων Μερών, χωρίς άσκηση των δικαιωμάτων κίνησης μεταξύ σημείων στην επικράτεια των τρίτων χωρών και σημείων στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

Το δικαίωμα της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας ενός Συμβαλλόμενου Μέρους να εκτελεί πτήσεις για τη μεταφορά επιβατών, αποσκευών, φορτίου και ταχυδρομείου, μεταξύ των σημείων στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και σημείων στην επικράτεια τρίτων χωρών (δικαιώματα κίνησης πέμπτης ελευθερίας) θα υπόκειται σε χωριστή συμφωνία μεταξύ των Αεροπορικών Αρχών των Συμβαλλομένων Μερών.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

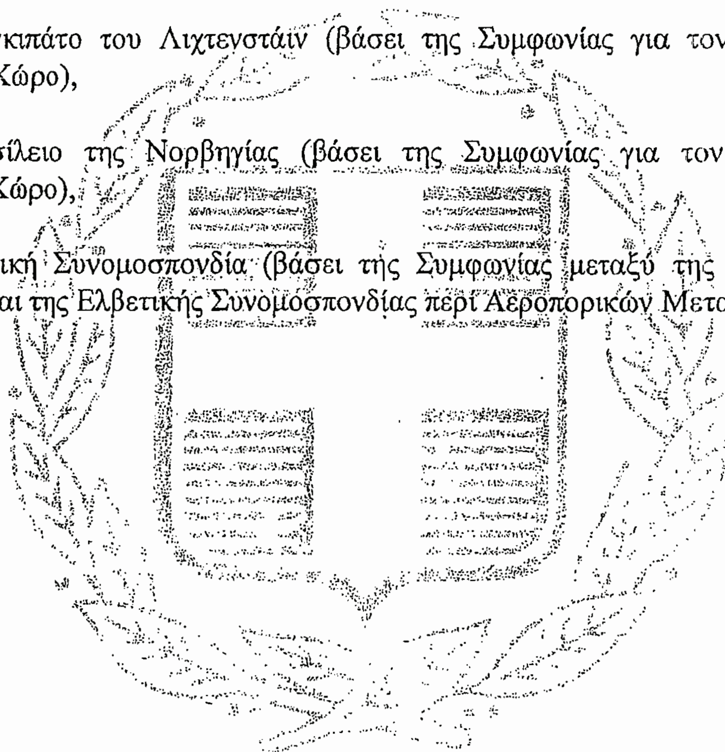
Κατάλογος των Κρατών της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών που αναφέρονται στο Άρθρο 3 και το Άρθρο 4 της παρούσας Συμφωνίας:

α. Η Δημοκρατία της Ισλανδίας (βάσει της Συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο),

β. Το Πριγκιπάτο του Λιχτενστάιν (βάσει της Συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο),

γ. Το Βασίλειο της Νορβηγίας (βάσει της Συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο),

δ. Η Ελβετική Συνομοσπονδία (βάσει της Συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας περί Αεροπορικών Μεταφορών).



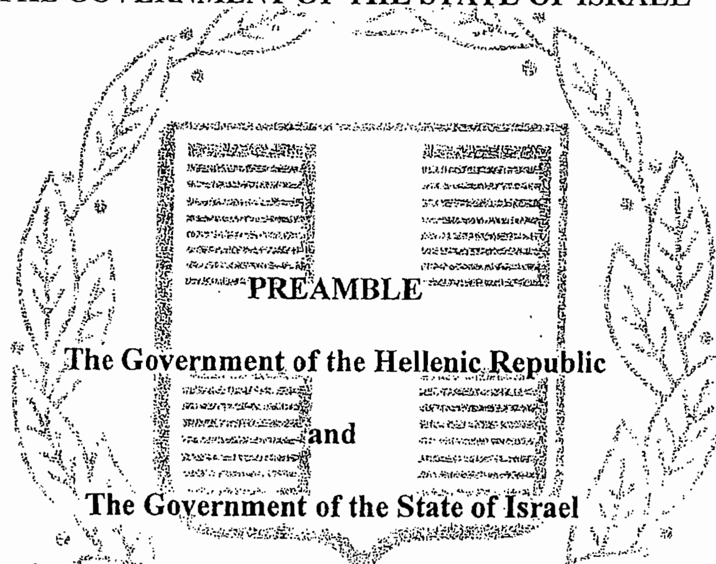
AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE HELLENIC REPUBLIC

AND

THE GOVERNMENT OF THE STATE OF ISRAEL



PREAMBLE

The Government of the Hellenic Republic

and

The Government of the State of Israel

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on 7th day of December 1944;

Being equally desirous to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating scheduled air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires:

a. The term "Aeronautical Authorities" means, in the case of the Hellenic Republic, the Governor of the Civil Aviation Authority and any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Authority or similar functions and, in the case of the State of Israel the Ministry of Transport by the Civil Aviation Authority and any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Organization or similar functions.

b. The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago, on the seventh day of December, 1944, and includes:

(i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94 (a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties; and

(ii) any Annex or any amendments thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or Annex is at any given time effective for both Contracting Parties.

c. The term "Agreement" means this Agreement, the Annex attached thereto, and any Protocols or similar documents amending the present Agreement or the Annex.

d. The term "designated airline" means, an airline which has been designated and authorized in accordance with the provisions of Article 3 of the present Agreement.

e. The term "agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination.

f. The term "capacity" in relation to an aircraft means, the payload of that aircraft available on a route or section of a route and the term "capacity" in relation to "an agreed service" means, the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and a route or section of a route.

g. The term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention.

h. The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" shall have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

i. The term "tariff" means the price to be charged for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services performed by the carrier in connection with the air transportation but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

j. The term "user charges" means a charge made to airlines by competent authorities, or permitted by them to be made, for the provision of airport property or facilities, or of air navigation facilities, or aviation security facilities or services, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

k. The term "EU Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union.

It is understood that the titles given to the Articles of the present Agreement do in no way restrict or extend the meanings of any of the provisions of the present Agreement.

Article 2
Grant of Rights

1.- Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the conduct of scheduled international air services by the designated airline(s) of the other Contracting Party as follows:

a. To fly, without landing, across the territory of the other Contracting party;

b. To make stops in the said territory for non traffic purposes and

c. To make stops at the points on the route(s) specified in the Route Schedule annexed to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2.- The airlines of each Party, other than those designated under Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraphs 1 a) and b) of this Article.

3.- Nothing in the provisions of paragraph (1) shall be deemed to confer on the airline(s) of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

Article 3
Designation and Authorizations

1.- Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party, one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, and to withdraw or alter such designations.

2.- On receipt of such a designation the other Contracting Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with the minimum procedural delay, provided that :

a) in the case of an airline designated by the Hellenic Republic:

i) it is established in the territory of the Hellenic Republic under the EU Treaties and has a valid Operating License in accordance with European Union law; and

ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states (the EFTA countries are listed in Annex II of this Agreement).

b) in the case of an airline designated by the State of Israel: it is established in the territory of the State of Israel; and is licensed in accordance with the applicable law of the State of Israel; and the State of Israel has and maintains effective regulatory control of the airline;

c) the designated airline(s) is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied - in conformity with the provisions of the Convention - to the operation of international air services by the Party receiving the designation.

3.- On receipt of the operating authorization of paragraph 2, a designated airline may at any time begin to operate the agreed services for which it is so designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 4
Suspension and Revocation

1.- Either Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorization or technical permissions of an airline by the other Contracting Party, where:

a) in the case of an airline designated by the Hellenic Republic:

i. it is not established in the territory of the Hellenic Republic under the EU Treaties or does not have a valid Operating License in accordance with European Union law; or

ii. effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation;

iii. the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and/or nationals of such states

iv. the airline is already authorized to operate under a bilateral agreement between the State of Israel and another European Union Member State and the State of Israel can demonstrate that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other European Union Member State, it would be circumventing restrictions on traffic rights imposed by bilateral agreement between Israel and that other Member State.

b) in the case of an airline designated by the State of Israel: it is not established in the territory of the State of Israel and is not licensed in accordance with the applicable law of the State of Israel; or the State of Israel is not maintaining effective regulatory control of the airline; or

c) such airline is unable to prove that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied, in conformity with the Convention, to the operation of international air services by the Party receiving the designation; or

d) the airline fails to comply with the laws and/or regulations of the Contracting Party granting these rights; or

e) the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2.- Unless immediate revocation or suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws and/or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party, in conformity with Article 16 of this Agreement.

Article 5
Applicability of laws and regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to aircraft of the airlines of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew and cargo including mail such as those regarding immigration, customs, currency and health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.

3. Neither Contracting Party shall give preference to its own nor any other airline over an airline of the other Party engaged in similar international air

transportation in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.

4. Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit shall be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 6
Recognition of Certificates and Licenses

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or validated in accordance with the laws and regulations of one Contracting Party, including, in the case of the Hellenic Republic, European Union laws and regulations, and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services, provided always such certificates or licenses were issued or validated, equal or above the minimum standards established under the Chicago Convention.

2. If the privileges or conditions of the licenses or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization (ICAO), the other Contracting Party may request consultations in accordance to Article 16 of this Agreement between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question. Failure to reach a satisfactory agreement will constitute grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

3. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.

Article 7
Aviation Safety Provisions

1. Each Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1 that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the ICAO standards. The other Contracting Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.

3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Party, on service to or from the territory of the other Contracting Party, may, while within the territory of the other Contracting Party be the subject of a search by the authorized representatives of the other Contracting Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.

4. In the event that access to an aircraft operated by an airline of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious safety concerns arise and draw the conclusions that the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention are not satisfied.

5. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party.

6. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 5 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

7. With reference to paragraph 2, if it is determined that one Contracting Party remains in non-compliance with ICAO standards when the agreed time period has elapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

8. Where the Hellenic Republic has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union State, the rights of the State of Israel shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorization of that airline.

Article 8
Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at

Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991, as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Contracting Parties adhere to.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft which have their principal place of business or permanent residence in the territory of the Contracting Parties or, in the case of the Hellenic Republic operators of aircraft which are established in its territory under the EU Treaties and have valid Operating Licences in accordance with European Union law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Contracting Party shall advise the other Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes to the Convention. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.

4. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe, for entry into, departure from or while within the territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in that country, including, in the case of the Hellenic Republic, European Union law. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorizations of the airline or airlines designated by the other Contracting Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Contracting Party may take interim action at any time.

Article 9
Currency Conversion and Remittance of Earnings

1. Each Party shall permit airline(s) of the other Party to convert and transmit abroad, on demand, all local revenues from the sale of air transport services in excess of sums locally disbursed, with conversion and remittance permitted promptly at the rate of exchange applicable as of the date of the request for conversion and remittance.

2. The conversion and remittance of such revenues shall be permitted in conformity with the applicable laws and regulations and are not subject to any administrative or exchange charges except those normally made by banks for the carrying out of such conversion and remittance.

3. The provisions of this Article do not exempt the airlines of both Parties of the duties, taxes and contributions they are subject to.

4. If there is an especial agreement between the Parties to avoid double taxation, or an especial agreement which regulates transfering of funds between the Parties, such agreements shall prevail.

Article 10
Sale and Marketing of Air Transport Services

1. Each Party shall accord airlines of the other Party the right to sell and market international air services in its territory directly or through agents or other intermediaries of the airline's choice, including the right to establish offices, both on-line and off-line.

2. Each airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, subject to its national laws and regulations, in freely convertible currencies of other countries, and any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted by that airline.

3. The designated airline or airlines of one Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services.

4. These staff requirements may, at the option of the designated airline or airlines of one Party, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Party and authorized to perform such services for other airlines.

5. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Party, and consistent with such laws and regulations:

   a) each Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar

documents to the representatives and staff referred to in paragraph 3 of this Article; and

b) both Parties shall facilitate and expedite the requirement of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties not exceeding ninety (90) days.

Article 11
Exemption from customs duties and taxes

1.- Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, exempt the designated airline of the other Contracting Party under its relevant applicable law from import restrictions, customs duties, other taxes, excise duties inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Contracting Party operating the agreed services, as well as the ground equipment introduced in the territory of either Contracting Party in order to be used in the offices of the designated airline within the limits of the international airports to which the designated airline operate, ticket stock, air way bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that designated airline under its relevant applicable law.

2.- The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph (1) of this Article:

(a) introduced in the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party ;

(b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party ;

(c) taken on board aircraft of the designated airline of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services; whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided that the ownership and/or use of such items is not transferred in the territory of the said Contracting Party.

3.- The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs Authorities of that Contracting Party. In such case, they may be placed under supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the European Union and national customs provisions in force.

Article 12
User Charges

Each of the Contracting Parties may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of airports and other facilities under its control.

Each of the Contracting Parties agree, however, that such charges shall not be higher than the charges that would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

Article 13
Capacity Regulations and Approval of Timetables

1.- The designated airlines of the Contracting Parties shall be afforded fair and equal treatment in order that they may enjoy equal opportunities in the operation of the agreed services on the specified routes.

2.- In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

3.- The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party designating the airline and the territory of the other Contracting Party.

4.- Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken on board and discharged at points on routes to be specified in the territories of states other than that designating the airline shall be agreed upon between the two Contracting Parties.

5.- The capacity to be provided including the frequency of services and the type of aircraft to be used by the designated airlines of the Contracting Parties on the agreed services shall be agreed upon by the Aeronautical Authorities.

6.- In case of disagreement between the Contracting Parties, the issues referred to in paragraph 5 above shall be settled in accordance with the provisions of Article 16 of this Agreement. Until such agreement has been reached, the capacity provided by the designated airlines shall remain unchanged.

7.- The designated airlines of each Contracting Party shall submit for approval to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party not later than thirty days prior to the introduction of services on the specified routes the flight

timetables. This shall, likewise, apply to later changes. In special cases, this time limit may be reduced subject to the approval of the said Authorities.

Article 14
Air Transport Tariffs

1. The tariffs in respect of international air services operated to/form the territory of either Contracting Party shall be established by the designated airline at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines.

2. Each contracting party may require notifications or filing of tariffs established under paragraph 1 above by the designated airline or airlines of the other Contracting Party. Each Contracting Party shall have the right to intervene so as to:
   a) prevent unreasonably discriminatory prices or practices;
   b) protect consumers from prices that are unduly high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
   c) protect airlines from prices that are artificially low.

3. Notwithstanding par. 1 and 2 above, the designated airlines of one Contracting Party shall provide, on request, to the aeronautical authorities of the other Contracting Party information relating to the tariffs, in a manner and format as specified by such authorities.

Article 15
Supply of Statistics

The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, such information and statistics relating to the traffic carried on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party to and from the territory of the other Contracting Party as may normally be prepared and submitted by the designated airlines to their National Aeronautical Authorities. Any additional statistical traffic data which the Aeronautical Authorities of one Contracting Party may desire from the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party shall, upon request, be a subject of mutual discussion and agreement between the two Contracting Parties.

Article 16
Consultations and Modifications

1.- Each Contracting Party or its Aeronautical Authorities may at any time request consultations with the other Contracting Party or with its Aeronautical Authorities.

2.- A consultation requested by one of the Contracting Parties or their Aeronautical Authorities shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

3.- Any modification to this Agreement shall enter into force when the two Contracting Parties will have notified each other in writing through diplomatic channels of the fulfillment of their internal legal procedures relating to the conclusion and the entering into force of international agreements.

4.- Notwithstanding the provisions of paragraph (3), modifications to the route schedule annexed to this Agreement may be agreed directly between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties. They shall enter into force after having been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 17
Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle their dispute by negotiations between the Aeronautical Authorities of the States of both Contracting Parties.

2. If the said Aeronautical Authorities fail to reach a settlement by negotiation, the dispute shall be settled through diplomatic channels.

3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraphs (1) and (2) above, either Contracting Party may in accordance with its relevant laws and regulations refer the dispute to an arbitral tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third arbitrator, who shall be the umpire, to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such arbitrator shall not be a national of the State of either Contracting Party and shall be a national of a State having diplomatic relations with each of the Contracting Parties at the time of appointment.

Each Contracting Party shall nominate its arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt, through registered mail, of a notice of arbitration. The umpire shall be appointed within a further period of sixty (60) days following the appointment of the arbitrator by each of the Contracting Parties.

If a Contracting Party fails to nominate its arbitrator within the specified period or in case the chosen arbitrators fail to agree on the umpire within the mentioned

period, each Contracting Party may request the President of the Council of ICAO to appoint the umpire or the arbitrator representing the Contracting Party in default, as the case may require.

4. The Vice-President or a senior member of the ICAO Council, not being a national of either of the Contracting Parties, and shall be a national of a state having diplomatic relations with each of the Contracting Parties at the time of the appointment as the case may be, shall replace the President of ICAO in its arbitral duties, as mentioned in paragraph (3) of this Article, in case of absence or incompetence of the latter.

5. The arbitral tribunal shall determine its procedures and the place of arbitration subject to provisions agreed upon between the Contracting Parties.

6. The decisions of the arbitral tribunal shall be final and binding upon the Contracting Parties to the dispute.

7. If either Contracting Party or the designated airline of either Contracting Party fails to comply with the decision given under paragraph (3) of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which have been granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.

8. Each Contracting Party shall bear the expenses of its own arbitrator. The expenses of the umpire, including his/her fees and any expenses incurred by ICAO in connection with the appointment of the umpire and/or the arbitrator of the Contracting Party in default as referred to in paragraph (3) of this Article shall be shared equally by the Contracting Parties.

9. Pending the submission to arbitration and there after until the arbitral tribunal publishes its award, the Contracting Parties shall, except in the event of termination, continue to perform all their obligations under this Agreement without prejudice to a final adjustment in accordance with the said award.

Article 18
Termination

Either Contracting Party may at any time give written notice to the other Contracting Party of its intention to terminate this Agreement, through diplomatic channels; such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.

In such case the Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 19
Conformity with Multilateral Conventions

If a general multilateral air transport convention or agreement, comes into force in respect of both Contracting Parties, the present Agreement and its Annex shall be deemed to be amended accordingly.

Article 20
Registration

This Agreement, its Annex and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 21
Code Sharing

The designated airlines of both Contracting Parties may operate or hold out services on the agreed routes, may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing arrangements with:

An airline of the same contracting party;
An airline or airlines of the other contracting party.

provided that the airlines involved in such arrangements hold the appropriate authority and meet the requirements normally applied in such arrangements.

Each airline involved in code-sharing arrangements shall make clear to the purchasers at the point of sale, which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into contractual relationship.

Third-party code sharing arrangements could be agreed upon, after an official submission of such a request to the Aeronautical Authorities has been filed and the subsequent authorization by the relevant Aeronautical Authorities has been granted.

Article 22
Ban on Smoking

1. Each Party shall prohibit or cause their airlines to prohibit smoking on all flights carrying passengers operated by its airlines between the territories of the Parties. This prohibition shall apply to all locations within the aircraft and shall be in effect from the time an aircraft commences enplanement of passengers to the time deplanement of passengers is completed.

2. Each Party shall take all measures that it considers reasonable to secure compliance by its airlines and by their passengers and crew members with the provisions of this Article, including the imposition of appropriate penalties for non-compliance.

Article 23

Environmental Protection

The Parties support the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation. The Parties agree with regard to operations between their respective territories to comply with the ICAO Standards and Recommended Practices (SARPs) of Annex 16 and the existing ICAO policy and guidance on environmental protection.

Article 24

Entry into Force

This Agreement shall enter into force thirty days after both Parties have notified each other, through diplomatic channels that the necessary internal procedures for the entry into force of this agreement have been completed.

Upon its entry into force this agreement shall replace the Bilateral Air Agreement between the State of Israel and the Hellenic Republic signed on 15 July 1952.

In witness thereof, the undersigned plenipotentiaries being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done at Jerusalem in two authentic copies, this 18th day of October, two thousand and ten (2010) (which corresponds to the 10th day of the month of Heshvan of the year 5771 in the Hebrew calendar) in the Greek, Hebrew and English languages, all three texts being equally authentic.

In case of divergence of interpretation the English text shall prevail.

For the Government of the Hellenic Republic	For the Government of the State of Israel
Dimitris Droutsas Minister of Foreign Affairs	Avigdor Liberman Deputy Prime Minister and Minister of Foreign Affairs

ANNEX I
ROUTE SCHEDULE

SCHEDULE I

Routes to be operated by the designated airlines of the State of Israel

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
Points in Israel	Any Points	Athens, Rhodos, third point to be selected.	Any Points

SCHEDULE II

Routes to be operated by the designated airline(s) of the Hellenic Republic.

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
Points in Greece	Any Points	Any Points in Israel	Any Points

Notes:

Intermediate points and points beyond the Contracting Parties may be omitted on any section.

Intermediate points and points beyond shall be served by the airlines of the Contracting Parties without exercise of traffic rights between points in the territory of third countries and points in the territory of the other Contracting Party.

The right to the designated airline(s) of one Contracting Party to operate flights for the carriage of passengers, baggage, cargo and mail between the points in the territory of the other Contracting Party and points in the territory of third countries (5th freedom traffic rights) shall be subject to a separate agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

ANNEX II

List of the European Free Trade Association States referred to in Article 3 and Article 4 of this Agreement:

a. The Republic of Iceland (under the Agreement on the European Economic Area);

b. The Principality of Liechtenstein (under the Agreement on the European Economic Area);

c. The Kingdom of Norway (under the Agreement on the European Economic Area);

d. The Swiss Confederation (under the Agreement between the European Community and Swiss Confederation on Air Transport).

Άρθρο δεύτερο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Συμφωνίας που κυρώνεται, από την πλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 24 αυτής.

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 20 Μαΐου 2011

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΑΡΟΛΟΣ ΓΡ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
Γ. ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ
Δ. ΔΡΟΥΤΣΑΣ

ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
Δ. ΡΕΠΠΑΣ

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους.

Αθήνα, 24 Μαΐου 2011

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

Χ. ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ



ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004